JAHRES-BERICHT: ÜBER DAS SCHULJAHR ...

Kaiserlich-Königliches Staats-Gymnasium in Marburg...

Digitized by Google

AC831
M3
1903

AC
831
M3
1903

719-148
STANFORD
LIBRARIES

Jahresbericht

des

k. k. Staats-Gymnasiums

in

Marburg.

Veröffentlicht von der Direktion am Schlusse des Studienjahres

1903.

Im Verlage des k. k. Staats-Gymnasiums.

Druck von L. Kralik in Marburg a. D.

Digitized by Google

Digitized by Google

Streifzüge durch Asien.

Von Julius Miklau.

I. Von St. Petersburg nach Sibirien.

Wer hätte es vor einem Menschenalter auch nur für möglich gehalten, in ununterbrochener Eisenbahnfahrt vom äußersten Westen Europas den äußersten Osten Asiens erreichen zu können! Dennoch aber ist, wie die „Liberté" berichtet, die Einführung eines jede Woche verkehrenden Schnellzuges von Calais nach Peking noch in diesem Jahre beschlossen worden, der anfangs für diese ungeheure Strecke 18, später, wie man hofft, 14 Tage brauchen würde.

Wir können ihn aber für unsere heurige Ferialfahrt leider noch nicht benutzen und müssen uns mit einem gewöhnlichen Personenzuge begnügen, der seit März dieses Jahres zwischen Moskau und Peking regelmäßig verkehrt. Wir treten die Fahrt von St. Petersburg aus an, betrachten uns aber bei dieser Gelegenheit die herrliche Residenz der russischen Zaren.[1]) An Zahl der Einwohner (1,439.000 samt Vororten[2]) steht sie hinter London, Paris, Berlin oder Wien zurück, aber an räumlicher Ausdehnung weicht sie bis jetzt nur London, da sie einen Flächenraum von 92 km² (ein Drittel von London) bedeckt und einen Umfang von etwa 37 km besitzt. Am leichtesten findet man sich in dieser Riesenstadt nach den einzelnen Armen der Newa zurecht, die sieben größere und einige kleinere Inseln einschließen, auf denen die Stadt erbaut ist. Sie zerfällt in 13 Bezirke oder Tschassti. Der erste ist der nach dem Admiralitätsgebäude benannte Admiralitätsteil. Die Admiralität, ein prachtvoller Palast von 420 m Länge und 180 m Breite (Sitz der obersten Marineverwaltung), der Winterpalast, die Eremitage mit ungemein reichen Kunstsammlungen gehören diesem Bezirke an. Von großen und prachtvollen Kirchen sind besonders die Isaaks- und die Kasanskirche hervorzuheben. Die Hauptverkehrsader der russischen Hauptstadt ist nächst der Newa der Newsky-Prospekt. Er beginnt an der Admiralität und durchzieht die Stadt in nahezu östlicher Richtung bis zum Moskauer Bahnhofe, biegt dann etwas nach Süden um und endigt beim Alexander Newsky-Kloster. So groß wie in anderen modernen Großstädten sind die Häuser nicht, die Breite der Straße läßt sie noch kleiner erscheinen. Eine Menge schöner öffentlicher Bauten schmücken diese großartige Straße, auf der den ganzen Tag über ein buntes Leben und Treiben herrscht, das in anderen Städten kaum eine Straße in demselben Maße darbietet. Wohl ein Dutzend Wagen können auf der 35 m breiten

[1]) Alexander Baumgartner: Durch Skandinavien nach St. Petersburg. III. Auflage. — Herder: Freiburg i. B. 1901.

[2]) Hübner-Juraschek: Geogr.-statistische Tabellen, 1901.

Digitized by Google

Straße bequem nebeneinander fahren. Ein wirres Gedränge von Tramwagen, Omnibussen, Gepäckwagen, feinen Equipagen, zweispännigen Mietwagen, echt russischen Dreigespannen, kleinen leichten Droschken, Reitern in bürgerlicher und militärischer Kleidung fesseln unseren Blick ebenso wie der bunte und ewig bewegliche Menschenstrom von Soldaten, Beamten, Livréebedienten, vornehmen Herren und Damen, Bauern in Kaftan und Pelzmütze, Dienstmädchen in der buntfarbigen russischen Bäuerinnentracht, reisenden Engländern und Deutschen, polnischen Juden, Griechen, Cirkassiern und Georgiern in ihren auffallenden Volkstrachten u. s. w. Doch die Zeit drängt, mitten durch dieses Getümmel heißt es fort zum Moskauer Bahnhofe, von dem aus wir die Reise fortsetzen wollen. Reisen auf den russischen Eisenbahnen gehen langsam, aber mit der größten Bequemlichkeit vor sich und sind sehr billig.[1]) Eine Fahrt von etwa 80 Stunden und 2000 km in der II. Klasse kostet kaum 48 Kronen! Die Personenwagen sind alle zum Schlafen eingerichtet. Die Rücklehne der Sitze läßt sich für die Nacht aufklappen, so daß jeder Abteil vier Schlafplätze erhält. Es ist Regel, daß in einem Abteil II. Klasse nur vier Personen untergebracht werden, sonst ließen sich die ungeheuren Entfernungen auch kaum überwinden. Für ein „Načai" (Trinkgeld) an den Schaffner kann man sich übrigens noch mancherlei Bequemlichkeiten verschaffen. Die Fahrt nach Moskau bietet nichts besonders Bemerkenswertes, es ist am besten, sie in der Nacht zurückzulegen, um einige Stunden zur Besichtigung des alten, ehrwürdigen Moskau zu erübrigen. Dieses (1901: 1,036.000 Einwohner)[2]) ist sehr weitläufig gebaut, schließt eine Menge Gärten und Felder ein und hat mit den Vororten wohl einen Umfang von etwa 50 km.[3]) Es liegt teilweise auf niedrigen Hügeln, die sich am Ufer der Moskwa erheben, die mit einer ihrer Windungen die innere Stadt durchzieht. Nördlich davon erhebt sich der ansehnliche Kreml oder Kremlin, der religiöse und politische Mittelpunkt des russischen Volksbewußtseins. Ursprünglich verstand man unter Kreml nichts anderes, als eine mit Wällen und Türmen in den Ecken umschlossene Umzäunung auf einem die Umgegend beherrschenden Platze im Mittelpunkte einer Stadt, die den Zweck hatte, als Zufluchtsort in Kriegszeiten zu dienen. Auch andere russische Städte, die den Tatareneinfällen ausgesetzt waren, besitzen solche Kreml.[4]) Der Moskauer ist eine Stadt für sich mit dem östlich anschließenden ältesten Stadtteil, Kitaigorod, durch hohe Mauern von dem übrigen abgetrennt und nur durch wenige Tore zugänglich, im Innern voller Paläste, prächtiger Kirchen u. s. w.

Der nächste Weg von Moskau nach Sibirien wäre wohl die Eisenbahn über Kasan nach Tscheljabinsk, dem eigentlichen Ausgangspunkte der sibirischen Bahn. Doch wollen wir, um noch ein Stück des europäischen Rußland kennen zu lernen und eine kleine Abwechslung in die höchst einförmige Eisenbahnfahrt zu bringen, der alten Straße folgen, die vor Vollendung der jetzigen Eisenbahnlinie von Reisenden und Verbannten benutzt wurde. Wir

[1]) Paul Rohrbach: Vom Kaukasus zum Mittelmeer. B. G. Teubner. Leipzig 1903.
[2]) Hübner-Juraschek, a. a. O.
[3]) Guthe-Wagner: Lehrbuch der Geographie.
[4]) George Kennan: Sibirien. Halle a. d. S. Hendel.

Digitized by Google

fahren also mit der Bahn nach Nischnij-Nowgoród.[1]) Diese Stadt mit 95.000 Einwohnern am Zusammenflusse der Wolga und Oká ist sehr malerisch gelegen. Das steile Felsenufer steigt schroff vom Rande des Wassers zu einer Höhe von etwa 150 m empor, das Ufer wird hie und da von Einbuchtungen durchschnitten, in denen die nach dem oberen Plateau führenden Straßen eng ansteigen, unterbrochen von Terrassen, von denen zahlreiche byzantinische Kirchen in den verschiedensten Farben herunterglänzen. Dazu kommt der Kreml, die alte ehrwürdige Feste der Stadt, mit ihren 13 Türmen, die jetzt allerdings zum Teile schon verfallen sind und das von zahlreichen Schiffen belebte Wasser. Gewöhnlich ist Nischnij-Nowgoród eine stille und ruhige Stadt, doch zur Zeit der großen Messe im Herbste herrscht ein ungemein reges Leben und Treiben daselbst; ein Wald von Masten lagert auf dem Flusse, ein Gewoge von Menschen der verschiedensten Stämme durchflutet die Stadt und ihren Bazar und fesselt das Auge des Beschauers durch die große und bunte Mannigfaltigkeit der Volkstrachten. Ebenso muß hier der außerordentliche Handelsverkehr jedem auffallen.

Wir schiffen uns nun auf einem Dampfer ein, um eine Strecke von etwa 2000 km die Wolga hinab und die Kama hinauf nach Perm zu fahren. Die Wolga ist ein in jeder Hinsicht großartiger Strom, ihr belebtester Teil ist der, den wir befahren, denn hier verkehren in der Schiffahrtszeit 450 Dampfer, zahllose Barken und große Kähne mit Gütern aus Ostrußland, Sibirien und Turan voll beladen. Die Landschaft an der oberen Wolga ist mannigfaltiger und malerischer, als man sie bei einem Flusse erwarten sollte, der durch ein einförmiges Tiefland fließt. Das linke Ufer ist durchwegs flach und bietet nichts Bemerkenswertes; auf der rechten Seite aber erhebt sich das Land plötzlich vom Wasserspiegel bis zu einer Höhe von 150—200 m. Zahlreiche Vorgebirge teilen den Fluß in einzelne stille Seen, die einerseits das dichte Laub des jungfräulichen Waldes, anderseits die kühnen Umrisse des bergigen Ufers wiederspiegeln. Hell leuchtende Kirchen mit silbernen Kuppeln erscheinen auf den Hügeln, von kleinen Dörfern aus hölzernen Häusern umgeben, tiefe Täler mit üppigem Haselgebüsch, einsame weiße Klöster mit goldenen Kuppeln, dann wieder reiche Ackerfluren lassen das Auge des Beschauers nicht zur Ruhe kommen. Zuweilen fährt der Dampfer in der Mitte des Stromes; das linke Ufer verschwindet dem Auge, das rechte schwebt wie die Bilder eines prächtigen Panoramas an uns vorüber. Gerne gedenke ich hier eines Reisegefährten, der sich mir bei meiner ersten Fahrt in den Osten zugesellte, allerdings schon vor 26 Jahren. Ich hielt ihn nach seinem Äußeren und seiner Tracht für einen Vollblutrussen. Da die russische Sprache aber bei mir kein Verständnis fand, platzte er plötzlich mit dem schönsten „Schwäbisch“ heraus. Sein Urgroßvater war im 18. Jahrhundert wie viele seiner Landsleute in die Gegenden um Saratow an der Wolga ausgewandert; er hatte eben nach eineinhalb Jahrhunderten die ursprüngliche schwäbische Heimat seiner Vorväter in Württemberg besucht und kehrte nach Ostrußland zurück, wo die Schwaben bis jetzt Sprache und Sitte bewahrt haben. Er lud mich zu einem Besuche ein, ich versprach auch, der Einladung

[1]) Kennan, a. a. O.

Digitized by Google

Folge zu leisten und löse hiemit, wenigstens im Geiste, mein Versprechen ein. Endlich landen wir in der alten berühmten Tatarenstadt Kasan. Der Pristan oder Landungsplatz ist ebenso merkwürdig wie die Stadt selbst. Denn auf den ersten Blick tritt einem das bunteste Farbengemenge entgegen: ein chokoladebraunes Haus mit gelben Fensterladen und grünem Dache, ein lavendelfarbenes Haus mit glänzendem Blechdache, ein scharlachrotes mit einem smaragdgrünen, ein himmelblaues mit einem roten Dache u. s. w. Die Stadt selbst hat 132.000 Einwohner, die zum großen Teile Mohammedaner sind, und ist ein Hauptstapelplatz für den sibirischen Handel. Nach dreistündiger Dampferfahrt auf der Wolga biegen wir in die lebhaftere Kama ein. Der Übergang macht sich in Landschaft und Bevölkerung sofort bemerkbar, alles wilder und ursprünglicher, der europäischen Gesittung weit entrückt. Nach fast viertägiger Fahrt landen wir in Perm, einer Stadt mit 45.000 Bewohnern, die nichts Besonderes bietet. Wir besteigen also einen der nächsten Eisenbahnzüge und fahren nach Jekaterinenburg. Die Fahrt geht bequem vor sich, die einzelnen Stationen sind sehr gut ausgestattet, die Landschaft am Ural bietet Abwechslung genug. Großartig und wunderschön sind die Einrichtungen der Station Nischnij-Tagil; man könnte sich in ein feines Gasthaus Berlins oder Wiens versetzt fühlen. Nach 24stündiger Fahrt erreichen wir unser vorläufiges Ziel — Jekaterinenburg mit etwa 40.000 Einwohnern, bedeutendem Bergbau und blühendem Gewerbfleiße.

So hätten wir denn endlich asiatischen Boden betreten und erreichen nach einer verhältnismäßig kurzen, aber sehr einförmigen Eisenbahnfahrt Tscheljabinsk, den eigentlichen Ausgangspunkt der sibirischen Eisenbahn.

II. Durch Sibirien nach China.[1])

Unwillkürlich erfaßt jeden Europäer ein gewisses Grauen, wenn er nur den Namen Sibirien vernimmt. Einerseits bringt das Klima, die entsetzliche Kälte, anderseits das Verbannungswesen das Land in Verruf. Das Klima ist ausgesprochen kontinental mit außerordentlich heißen Sommern und Wintern mit einer Kälte, die wir uns nicht einmal annähernd vorstellen können. Denn ganz Nordasien ist schutzlos den eisigen Winden ausgesetzt, die im Winter vom Eismeere her den Frost des kalten Nordens tief nach Süden herabtragen und als wirbelnde Schneestürme, namens Buran, bisweilen tagelang den Aufenthalt im Freien unmöglich machen. Verirrt man sich dennoch ins Freie, so hört die Möglichkeit zu sehen, zu hören und zu denken fast gänzlich auf. Während wir in Berlin noch einen jährlichen Temperaturunterschied von 45·4° haben, steigert er sich in Werchojanek auf 93·5°, da dieses ein jährliches Maximum von 29·6° und ein Minimum von — 63·9° aufweist. Es ist nicht möglich, die feierliche Unheimlichkeit zu beschreiben, die unter der Herrschaft jener fürchterlichen Kältegrade im Freien obwaltet; so etwas muß man erlebt haben, um es zu verstehen. Das Quecksilber ist längst zum festen Metall erstarrt und läßt sich zu Kugeln formen und schneiden und hämmern

[1]) Kennan: Sibirien. — Dr. Wiedenfeld: Die sibirische Bahn in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Berlin, J. Springer 1900. — Rud. Zabel: Durch die Mandschurei und Sibirien. Leipzig, Wigand 1902.

Digitized by Google

wie Blei, das Eisen wird spröde und Beile springen wie Glas; das Holz wird nach Maßgabe der in ihm enthaltenen Feuchtigkeit härter als Eisen und widersteht der Axt, so daß nur völlig trockenes Holz sich zum Fällen und Spalten hergibt; die sonst hoch emporflackernde Flamme des Wachtfeuers umleckt nur den entzündeten Holzstoß, sich dicht an ihn anschmiegend. Weit vernehmbar knarrt jeder Tritt im spröde gewordenen Schnee, hell krachend platzen mit mächtigen Schüssen ringsum die Bäume des Urwaldes, ihnen antwortet gleich dem Kanonendonner ferner Batterien ein dumpf nachtönendes unterirdisches Knallen, das die Erde erschüttert. Dieses Knallen rührt vom Bersten der Eisdecken, sowie vom Bersten des gefrorenen Bodens her. Man möchte nicht glauben, daß Pflanzen und Tiere eine so entsetzliche Wärmeentziehung zu ertragen vermögen.[1])

Doch wir wollen nach dieser Abschweifung unsere Reise fortsetzen. Sie führt uns zunächst von Tscheljabinsk über Kurgan, Petropawlosk nach Omsk und Kolywan, wo der Ob überschritten wird. Diese zum Teil durch den Gürtel der schwarzen Erde Westsibiriens ziehende Strecke hat eine Länge von 1417 km. Abwechslung bietet die einförmige Landschaft nicht, wir sehen anfangs wohlgepflegte, mit Korn und Weizen bebaute Felder, dann unabsehbare, mit Blumen dicht besäte Wiesenflächen, auf denen Rinder und Schafe weiden. Bisweilen führt uns die Fahrt in dunkle, kühle Wälder, aus denen uns der Kuckucksruf anheimelnd entgegentönt, dann wieder über Wiesenmoore, blau von Vergißmeinnicht, mit einer Unzahl von Feldsperlingen und Drosseln. Blumen gibt es in Hülle und Fülle, sie machen den Wiesengrund zu einem bunten Teppiche. Die Dörfer hingegen, an denen uns das Dampfroß vorbeiführt, machen durchwegs einen armseligen Eindruck. Ein westsibirisches Dorf besteht aus zwei Reihen unangestrichener, einstöckiger Blockhäuser mit steilen, pyramidenförmigen Dächern, unmittelbar an der Straße, ohne Vorgarten und Eingangstüre. Zwischen zwei Häusern befindet sich stets ein umschlossener Seitenhof mit Speichern und Scheunen. Die Häuser sind meist vom Wetter beschädigt und in schlechtem Zustande. Doch sind dies nur äußere Eindrücke, denn es herrscht bei den sibirischen Bauern eine gewisse Wohlhabenheit.

Nach einer — nach westeuropäischen Begriffen endlosen Fahrt — erreichen wir die Stadt Omsk, die jetzt etwa 37.000 Einwohner[2]) haben mag. Sie ist der Sitz der Regierung für die Steppenprovinzen, enthält an hervorragenden Bauten die Kadettenschule, die Wohnung des Generalgouverneurs, das Polizeigebäude und die Zitadelle. Die Stadt besaß vor etwa 20 Jahren weder eine Zeitung, noch eine Bibliothek.

Die halbe Bevölkerung der Stadt ist uniformiert und sieht es als ihre Hauptaufgabe an, die andere Hälfte zu beherrschen. Von Omsk bis Irkutsk auf 1835 km Länge heißt die Bahn die mittelsibirische Linie. Die wichtigste Stadt dieser Landschaft, Tomsk mit 52.000 Einwohnern, liegt aber nicht an der Hauptstrecke, sondern an einer 95 km langen Zweigbahn, die von der Station Taiga abzweigt. Sie liegt teils auf einem Plateau, teils am niedrigen

[1]) Wiedenfeld, a. a. O. 61 (nach v. Middendorf).
[2]) Hübner-Juraschek, a. a. O.

Digitized by Google

Ufer des Tom, der sich unweit in den Ob ergießt. Die Stadt macht einen günstigen Eindruck, enthielt schon vor 20 Jahren 8000 Wohnhäuser, 33 Kirchen (darunter eine katholische, eine mohammedanische und drei jüdische), 26 Schulen, die von etwa 2509 Schülern besucht wurden. Sie ist derzeit Sitz der Universität und der technischen Hochschule, mehrerer wissenschaftlicher Vereine u. s. w. Die Straßen sind allerdings nicht gepflastert und mangelhaft beleuchtet, sehen aber reinlich und gut erhalten aus. Auf der Weiterfahrt durch die etwas abwechslungsreiche, wellenförmige Landschaft berühren wir Atschinsk und halten dann in Krasnojarsk am Jenissei an. Diese Stadt mit etwa 27.000 Einwohnern gehört zu den mittelgroßen Städten Sibiriens und hat in ihrer Umgebung manche recht anziehende Punkte. Darauf erblicken wir bald im fernen Südosten die blauen, nebelumhüllten, schneebedeckten Bergspitzen des Tunka, der sich am Südende des Baikalsees erhebt und die Nähe von Irkutsk, der Hauptstadt Ostsibiriens ankündigt. Diese liegt auf dem rechten Ufer der Angara, etwa 65 km von dem Punkte, wo sie den Baikalsee verläßt. Im Jahre 1879 wurde die Stadt von einem fürchterlichen Brande heimgesucht, der 4000 Gebäude zerstörte, 15.000 Personen obdachlos machte und Güter im Werte von etwa 20 Millionen Rubel vernichtete. Mit ihren 51.000 Einwohnern macht sie Tomsk schon den Rang als größte Stadt Sibiriens streitig. Besonders Merkwürdiges bietet sie nicht. Eines der merkwürdigsten und ältesten Gebäude ist ein in der unteren Stadt gelegenes Pulvermagazin, auf dessen Dache Gras und Unkraut wuchern. An seine Mauern lehnen sich Verkaufsläden, vor denen sich Buriaten, Mongolen, Kosaken und russische Mužik drängen und alles Erdenkliche einhandeln. Die Strecke von Irkutsk bis zum Baikalsee ist etwa 65 km lang, je weiter man fährt, desto höher und malerischer werden die Ufer der Angara, bis sie schließlich fast Gebirgscharakter annehmen. Endlich erblicken wir den blauen Spiegel des Baikalsees, der mit seinen 34.000 km² Flächeninhalt zu den größten Binnenseen der Erde gehört. Sein Spiegel liegt etwa 150 m höher als Irkutsk, weshalb die Angara sehr reißend ist. Dampfboote verkehren zwischen der Stadt und dem See, stromauf etwa 6—8, stromab 2 Stunden lang. Von Irkutsk an soll die Baikalumgehungsbahn mit etwa 300 km Länge die Verbindung zwischen der mittelsibirischen und der Transbaikallinie herstellen. Dieser Teil wird sich südlich um den Baikalsee herumziehen und ist fast ausschließlich in Felsen, die schroff zum See abfallen und in die sich nur einige Wildbäche ein tiefes, steilufriges Bett genagt haben, auf ausgesprengten Galerien zu führen, wie auch auf dieser Strecke die einzigen Tunnels der sibirischen Bahn vorgesehen sind. Der Bau ist daher ungeheuer kostspielig, doch soll er bereits begonnen sein. Um aber die Herstellung einer geschlossenen Verbindung über ganz Asien nicht aufzuhalten, ist für den Baikalsee eine Dampffähre gebaut worden, die ähnlich, wie es auf den großen Seen Nordamerikas und in Dänemark geschieht, die Eisenbahnzüge ohne Umladung von einem Ufer zum anderen befördern soll. Der Prahm ist als Eisbrecher gebaut und darauf berechnet, sich auch durch Eis von 1 m Dicke den Weg zu bahnen; man hofft, dadurch die Schiffahrtszeit von sieben auf zehn Monate zu erhöhen, während in der übrigen Zeit über das Eis selbst Schienen gelegt und die Züge so unmittelbar über den See befördert werden sollen.

Digitized by Google

Die Transbaikallinie, auf der wir unsere Reise fortsetzen, beginnt am Baikalsee und führt im Tal der Selenga bis Werschne-Udinsk, ersteigt im Tal des Chilok den Jablonoirücken, den sie in einer Höhe von 950 m überschreitet und fällt im Tal der Jagoda und Schilka über Tschita ab nach Nertschinsk und Sretensk. Jenes, die Hauptstadt Transbaikaliens und der Sitz des Gouverneurs, ist eine große, weitläufige Provinzialstadt mit mehr als 4000 Einwohnern, besitzt eine öffentliche Bibliothek und sehr gute Schulen. Nertschinsk, am linken Ufer der Nertscha, hat ebenfalls etwa 4000 Einwohner. In Bezug auf wirtschaftlichen Wohlstand braucht sie den Vergleich mit anderen ostsibirischen Städten nicht zu scheuen; sie besitzt eine Bank, einige Schulen, ein Spital mit 20 Betten, eine öffentliche Bibliothek, ein Museum, einen öffentlichen Garten mit Springbrunnen und fünfzig bis sechzig Läden.

Von Tschita aus fahren wir teils durch gebirgiges, teils ebenes und sumpfiges Land an Chailar vorüber nach Kaorbin, wo die Linie nach Wladiwostok abzweigt. Wir fahren südwärts, an Mukden, der Hauptstadt der südlichen Mandschurei, vorüber nach Niutschwang, von wo wir die Küste entlang nach Tientsin und Peking gelangen.

III. Im Reiche der Mitte.[1])

Nachdem wir von Tscheljabinsk an die ungeheure Strecke von etwa 7000 km auf asiatischem Boden durch russisches Gebiet zurückgelegt haben, betreten wir in der Mandschurei bereits chinesisches Gebiet. Die Chinesen haben sich gegen die Erbauung von Eisenbahnen lange gesträubt; ja die erste von einer englischen Gesellschaft erbaute und betriebene Linie von Schanghai nach Wusung mußte 1877 aufgelassen werden. Wenn sich seitdem die Verhältnisse gründlich geändert haben und im heutigen China die Länge der Schienenwege von Jahr zu Jahr anwächst, so ist dies das Verdienst einzelner, einsichtigerer Staatsmänner, wie des erst kürzlich verstorbenen Li Hung Tschang, dem die Eisenbahn von Tientsin nach Peking ihren Ursprung verdankt, und Tschang Tschi Tungs. Die Bodenbeschaffenheit Chinas ist für den Bau von Eisenbahnen außerordentlich günstig, da das Land zum großen Teile eben ist. Auch finden sich nirgends zahlreichere und billigere Arbeitskräfte. Die Wagen für die Fahrgäste haben wie bei uns drei Klassen; die der I. Klasse sind nach amerikanischem Muster recht behaglich eingerichtet, die der III. Klasse haben keine Überdachung, doch sind an den beiden Längsseiten der Wagen Sitze angebracht, der übrige Raum mit Gepäck angefüllt. Die Bahn, die wir benutzen, führt nicht bis an die Tore Pekings selbst, sondern nur bis Matschiapu, 3 km vor Peking. Doch wurde im Sommer 1899 durch die Eröffnung einer elektrischen Bahn bis zum mittleren Südtor Pekings eine bessere Verbindung hergestellt.

Peking, die nördliche Hauptstadt des chinesischen Reiches, mit etwa $1^1/_2$ Millionen Einwohnern ist unzweifelhaft eine der ältesten Städte des Reiches. Sie besteht aus zwei Teilen: der nördlichen Tatarenstadt und der südlichen „äußeren Stadt". Jene bildet ein nahezu regelmäßiges Viereck, dessen vier Seiten genau den Himmelsrichtungen entsprechen, sie ist von einer Mauer

[1]) Bruno Navarra: China und die Chinesen. Bremen, Max Nößler 1901.

Digitized by Google

umgeben, die bei einem Umfange von etwa 24 km eine Höhe von etwa 14 m besitzt. Diese Mauer ist mit neun Toren versehen, von denen drei die Tatarenstadt mit der Chinesenstadt verbinden. Sämtliche Tore werden abends geschlossen, so daß in der Nacht der Verkehr gänzlich aufhört. Die ebenfalls rechteckig angelegte Chinesenstadt schließt sich unmittelbar an die Südmauer der Tatarenstadt an; ihre etwas niedrigere Mauer wird von sieben Toren durchbrochen und ist 16 km lang. Die Tatarenstadt zerfällt in drei Bezirke: der innerste ist die „verbotene Stadt", von einer mehrere Kilometer langen Mauer umgeben, die mit glasierten Ziegelsteinen bekleidet und mit gelben Ziegeln überdacht ist, die im Sonnenschein und aus der Entfernung einen prächtigen Anblick gewähren. Vier Tore, eins an jeder Seite, bilden die Eingänge zu diesem Stadtteil, streng bewacht, damit kein Unberufener eindringe. Hier befinden sich die kaiserlichen Paläste, in die Unberufenen der Eintritt bei Todesstrafe verboten ist. Die um die „verbotene Stadt" liegende „kaiserliche Stadt" (Huang Tsching) ist ein längliches Viereck mit einer 6—7 m hohen Mauer, die an jeder Seite ein Tor hat. Außer vielen Tempeln befinden sich hier zumeist Wohnhäuser der Mandschu. An der Nordseite befindet sich der etwa 50 m hohe „künstliche Berg" (King Schem) oder Kohlenhügel, mit fünf bewaldeten Gipfeln, von denen aus man einen herrlichen Überblick über ganz Peking hat. In diesem Stadtteile liegt auch der Westpark mit einem künstlichen See (Lotusblume) und der berühmten neunbogigen Marmorbrücke. Die im Süden an die Tatarenstadt grenzende Chinesenstadt ist bedeutend kleiner und enthält zumeist Kaufläden und Vergnügungsorte. Bevor wir von Peking scheiden, wollen wir noch einen Blick in ein Theater werfen. Es ist sehr bescheiden und einfach eingerichtet. Das Orchester besteht aus 7—8 ältlichen Personen, die mit Trommel, Gong, Cymbel, Flöte, Violine und einer Art Kastagnetten so viel Lärm als möglich zu machen suchen, ohne sich darum zu kümmern, ob das Ganze zusammenstimmt. Ganz nach Belieben setzen einzelne Musiker aus und rauchen aus ihren Pfeifen. Aufgeführt werden ein geschichtliches Schauspiel, eine Komödie und eine Posse. Wir wollen wenigstens eines dieser Stücke kennen lernen: Ein des Mordes angeklagter Verbrecher soll verurteilt werden. Der Richter in reichgesticktem weiß- und blauseidenen Anzuge, mit einer gestickten Kappe und ungeheuer großen, dicksohligen Filzschuhen marschiert auf der Bühne auf und ab und hält in kreischendem Tone eine Strafpredigt, in die seine beiden Diener einstimmen, während das Orchester das Geschrei zu übertönen sucht. Der Verbrecher kniet vor dem Tische des Richters und schweigt. Auf Befehl des Richters wird er von den Dienern geknebelt, bei einer Türe hinaus und bei der anderen wieder hereingeschleppt und an einen Pfahl gefesselt. Es erscheint der Henker, schwingt sein Beil über dem Haupte des Verbrechers, der alsbald ohne zu mucksen niederfällt. Vier Männer ergreifen ihn und tragen ihn weg, die Musik spielt einen Trauermarsch, der wahrhaftig Tote auferwecken könnte — und der Vorhang — doch es gibt keinen, also das Stück ist aus. Doch wir müssen von der chinesischen Hauptstadt Abschied nehmen. Wir fahren also wieder mit der „Elektrischen" nach Matschiapu und von hier nach Tientsin, um den deutschen Dampfer nach Schanghai noch rechtzeitig zu erreichen. Tientsin (Himmelsfurt) mit etwa einer Million Bewohnern ist seit

Digitized by Google

1858 Vertragshafen, d. h. dem ausländischen Handel geöffnet und hat einen sehr bedeutenden Verkehr. Hier leben ziemlich viele Deutsche, die im „Deutschen Klub“ eine gesellschaftliche Vereinigung besitzen. Die Weiterfahrt führt uns um die Halbinsel Schantung herum, am Vertragshafen Tschifu, dem Ostende Ostasiens, und dem englischen Weihaiwei vorüber in das deutsche Kiautschou. Wir haben Gelegenheit, die großen Fortschritte zu bewundern, die diese Niederlassung in den paar Jahren gemacht hat. Endlich erreichen wir Schanghai, das sich seit 1864, nach Niederwerfung des Taipingaufstandes zu einer der bedeutendsten Handelsstädte Ostasiens aufgeschwungen hat. Die Einwohnerzahl wird mit 615.000 angegeben. Kein Platz in Ostasien ist geeigneter, dem dünkelhaften Chinesen die unvergleichliche Überlegenheit europäischer Zivilisation über seine eigene versteinerte Halbkultur mit größerem Nachdrucke vor Augen zu führen, als der mächtige Knotenpunkt des Gesamthandels von Ostasien — Schanghai. Aus jenem Morast- und Sumpflande, in dem der einheimische Bauer jahrhundertelang seinen Reis baute, ist innerhalb eines halben Jahrhunderts eine Stadt emporgeblüht, die zu den bedeutendsten Handelsmittelpunkten der Erde gehört. An den Ufern des Wangpuflusses, an dem Schanghai liegt, die, mit dichtem Röhricht bewachsen, damals nur schwerfälligen Dschunken zum Ankern dienten, erblicken wir heute die schönsten Schöpfungen moderner Schiffsbaukunst. Die schilfbedeckten Bambushütten der Fischerdörfer, die früher dort standen, haben palastähnlichen Gebäuden Platz machen müssen, auf die selbst ein indischer Nabob stolz sein könnte.

Das Leben und Treiben in den Straßen dieser Stadt macht auf den Europäer einen verblüffenden Eindruck. Ein Schwarm zerlumpter, verkrüppelter und gesunder Bettler verfolgt den Fremden und wird desto zudringlicher, je mehr man ihnen gibt. Hier erblicken wir einen alten Schauspieler mit entblößtem Oberkörper, der seine kindischen Künste zum besten gibt, dort einen Wahrsager, der aus den Schädellinien den gläubigen Chinesen ihr Schicksal vorhersagt; dicht daneben hat ein öffentlicher Schreiber sein „Bureau“ aufgeschlagen, an ihn reiht sich ein bezopfter Zauberkünstler mit seinem Hokuspokus, daneben arbeiten wieder ein wandernder Barbier und andere Handwerker — sie alle machen ein äußerst buntfarbiges Panorama aus, das sich jedem Fremden tief einprägen muß.

Einer chinesischen Unsitte sei hier noch gedacht, des Opiumrauchens, da sich gerade in Schanghai die größte und am prächtigsten eingerichtete Opiumrauchanstalt befindet, die China aufzuweisen hat. Alle denkbaren Stände drängen sich heran: der zerlumpte Schiebkarrenkuli ebenso wie der wohlhabende Tee- und Seidenkaufmann, der buddhistische Priester und der Mandarin glauben nicht gegen ihre Würde zu verstoßen, wenn sie hie und da einen Abstecher in das Rauchlokale machen. Die geeignetste Zeit zur Besichtigung ist abends, wenn alle Lampen angezündet sind. Doch muß man einen gesunden Magen haben, um die Übelkeit erzeugenden Dünste zu ertragen, von denen die Luft voll ist. Die Rauchwolken, das matte Licht der farbigen Lampen, die zahlreichen, auf Bänken ausgestreckten Gestalten mit ihren hag. ren, verzerrten Gesichtern machen den seltsamsten Eindruck. Inmitten des Erdgeschosses breitet sich ein großer, prächtig ausgestatteter Saal aus mit

Digitized by Google

zahlreichen Türen in die für die Raucher bestimmten Verschläge. Gleich beim Eingange ist ein Ladentisch mit schier unzähligen Schächtelchen, die syrupähnlichen Mohnsaft enthalten, der durch eine Anzahl Gehilfen an Diener verabreicht wird, die die Gäste bedienen; hier bekommt man auch die Pfeifen, die für die Gäste der I. Klasse aus Elfenbein mit verzierten Rohren, für die Gäste der II.—IV. Klasse aus Silber, Messing oder Holz geschnitzt sind. Die meisten Raucher liegen paarweise in einem Verschlage; in den teuersten Räumlichkeiten ist die Bank, auf die sich der Raucher ausstreckt, mit Samt bedeckt, die Ruhebetten sind mit Perlmutter oder Jaspis ausgelegt, die Wände mit chinesischen Kunstschnitzereien geschmückt. Der Raucher liegt auf der linken Seite und hält die Pfeife mit der linken Hand; mit der rechten bringt er den Opiumtropfen über einer Flamme zum Kochen, bis er birnförmig geworden am Rande der Pfeife abgestrichen und zu einem Kügelchen geformt wird. Das Verfahren muß so lange wiederholt werden, bis ein elastischer Teig entstanden ist, trocken genug, um zu brennen. Nach dem Rauchen wird eine Tasse Tee getrunken. Die Wirkung — der Opiumrausch — tritt nur bei Gewohnheitsrauchern ein, Neulinge bekommen Übelkeit und Kopfschmerzen. Wer aber den Opiumrausch einmal genossen hat, ist unrettbar dem Opiumteufel verfallen. Die Träume des Opiumrauchers haben mit der gewöhnlichen Trunkenheit nichts gemein. Sie nehmen nicht die Sinne gefangen, sondern überreizen nur den Geist. Aber gerade hierin besteht ihr unwiderstehlicher Reiz und die Gefahr für die gebildeten Klassen, unter denen das Opium die meisten Anhänger hat. Der Opiumdampf regt das Denken an. Die Ideen folgen rasch aufeinander, überstürzen sich und das mit einer wunderbaren Klarheit. Sie nehmen kein besonderes Gewand an, ihre Form hängt einzig und allein von dem Grade intellektueller Kultur des Rauchers ab, von seinen gewöhnlichen Arbeiten, von seinem alltäglichen Gedankengange. Sie haben aber stets den Charakter, angenehm und heiter zu sein. Mögen sie die Gegenwart umfassen oder die Zukunft betreffen: sie lassen kein Hindernis zu, sehen keine Schwierigkeiten, die Hindernisse sind vernichtet, die Gefahren beseitigt, die Leiden überstanden. Der Raucher liegt jetzt regungslos da, mit starrem Blicke und offenem Munde, er sieht, hört und fühlt nicht mehr. Doch wenden wir uns ab von dieser traurigsten aller menschlichen Verirrungen.

Mit Hilfe eines deutschen Dampfers, von dessen Einrichtungen später die Rede sein soll, gelangen wir nach langer Fahrt, die auch wiederholt durch das Anlegen unseres Schiffes in großen und stattlichen Hafenplätzen unterbrochen wird, nach Hongkong. Diese Felseninsel unweit des nördlichen Wendekreises wurde schon 1841 von China an Großbritannien abgetreten. Sie wird von dem Peak überragt, der bei 6—700 m Höhe eine große Fernsicht bietet, wie auch der Hafen einer der besten und reizendsten der Erde ist. Er wird durch die Insel und das naheliegende Festland gebildet und ist auf allen Seiten von hohen, teilweise bewaldeten Hügeln eingeschlossen. Die Stadt Viktoria hat eine großartige Lage, etwa 175.000 Einwohner, darunter etwa 7000 Europäer. Auf einem Flußdampfer unternehmen wir noch einen Ausflug nach Kanton. Dieses ist eine der bedeutendsten Städte des chinesischen Reiches. Man schätzt die Einwohnerzahl samt der großen Botbevölkerung auf $2^1/_2$ Millionen. Die Fremdenniederlassung, kaum 200 Köpfe, befindet

Digitized by Google

sich auf der Insel Schamien. Da Kanton die Hauptstadt der außerordentlich fruchtbaren Provinz Kuangtung ist, so hat es einen ungemein regen Handelsverkehr. Hier wird auch noch jährlich das Drachenbootfest, eines der beliebtesten chinesischen Nationalfeste gefeiert. Sämtliche Amtsgebäude sind am Festtage geschlossen. An diesem Tage finden großartige Wettruderfahrten statt. Der Bug der dabei verwendeten Boote hat die Gestalt eines Drachenkopfes, der Hinterteil läuft in einen Drachenschwanz aus. Die Boote sind 20–30 m lang und so breit, daß zwei Personen nebeneinander sitzen können. Fünfzig und mehr Personen bemannen diese Boote, die meist auf Kosten der Gilden oder sonstigen Vereine ausgerüstet werden. Im Buge steht ein Mann, der eine rote Flagge schwenkt, in der Mitte befinden sich Trommeln und Gongs, nach deren Schlägen die Ruderer, gewöhnlich nur mit einem roten oder gelben Lendentuche bekleidet, arbeiten. Die siegreiche Mannschaft wird beschenkt. Eine nach Tausenden zählende Menschenmenge sieht diesem Schauspiele zu. Häufig ereignen sich dabei Unglücksfälle wegen des Übereifers der Ruderer, die einander zu überbieten trachten. Damit wollen wir vom „Reiche der Mitte“ Abschied nehmen.

Ein Dampfer des „Österreichischen Lloyd in Triest“ liegt vor Hongkong bereit, uns in etwa neuntägiger Fahrt nach Singapur zu bringen. Im „Capitano“ und der Schiffsmannschaft begrüßen wir seit langem wieder österreichische Landsleute. In munterer, glücklicher Fahrt geht es dem nächsten Ziele entgegen, das endlich glücklich erreicht wird.

IV. Auf Java und Sumatra.[1])

Die Stadt Singapore liegt nicht weit von dem mit gewaltigen Lagerhäusern umbauten Hafen. Ein schwarzer Kutscher bringt uns auf einer sehr gut gehaltenen Straße an Mangrovesümpfen und felsigen Partien vorüber in die eigentliche Stadt. Die von Europäern bewohnten Stadtteile bestehen aus großen, von Balkonen und Veranden umgebenen Gebäuden, die aber nur im Geschäftsviertel eine ununterbrochene Zeile bilden, sonst villenartig hinter Vorgärten stehen. Einzelne öffentliche Gebäude, wie die schöne gotische Andreaskirche und das Stadthaus stehen, von dichten Baumreihen umgeben, auf großen, freien Plätzen. Außerdem gibt es schattige, wohlgepflegte Spazierwege, neben denen auf der wohlunterhaltenen Fahrbahn die vornehmen Wagen der reichen Europäer und Chinesen abends eine Korsofahrt unternehmen. Die Hauptmasse der Stadtbevölkerung (184.000 Einwohner) bilden die Chinesen, die als Kaufleute, Handwerker und Lohnarbeiter oder Kulis am Geschäftsleben den regsten Anteil nehmen und auch als Köche und Diener in den Häusern der Europäer ihren Erwerb suchen. Ihre Häuser sind meist farbig bemalt und bilden mit ihren bunten Schildern und Papierlaternen einen trefflichen Hintergrund für das Leben und Treiben auf der Straße, das äußerst rege ist. Neben Fußgängern und Wagen verkehren Hunderte von Rikschahs, leichten zweirädrigen Federwagen mit Polstersitz und Lederverdeck, die von einem fast nackten Kuli im Trab gezogen werden. Die Rikschahkulis

[1]) Dr. K. Giesenhagen: Auf Java und Sumatra. Streifzüge und Forschungsreisen im Lande der Malaien. Leipzig, B. G. Teubner 1902.

Digitized by Google

sind wohl die Ärmsten der Armen. Mit einem einstündigen Trablauf vor dem Wagen durch die sonnendurchglühte Straße verdienen sie sich etwa 40 Heller, wovon sie sicher noch den größten Teil an den Eigentümer des Wägelchens abführen müssen. Lohnend sind von Singapore aus die kleinen Ausflüge zum botanischen Garten, einem landschaftlich schönen Tropenpark, zum höchsten Punkte der Insel, dem Bukit Tima, einem Hügel mit Urwaldbäumen und nach dem auf dem Festlande von Malakka gelegenen Sultanat Johore.

Auf einem deutschen Schiffe fahren wir dann in zweitägiger Fahrt an bewaldeten Inseln vorüber durch die schmale Bankastraße nach Süden auf Batavia zu. Dieses (116.000 Einwohner) ist eine sehr umfangreiche Stadt, eigentlich aus zwei Städten zusammengewachsen, in der einen die Geschäftsräume, in der anderen die villenartigen, von üppigen Gärten umgebenen Wohnhäuser. Jede hat ihren eigenen Bahnhof, zwischen denen regelmäßige Züge verkehren, außerdem sind noch elektrische und Dampfstraßenbahnen vorhanden, nebst breiten, die Hauptstraßen durchziehenden, von Steinmauern eingefaßten Kanälen, die den ganzen Tag über von zahlreichen Lastkähnen und badenden Malaien belebt sind. Die Malaien bewohnen eigene Stadtviertel, ebenso findet sich in der Hauptgeschäftsgegend ein Chinesenviertel. Von Batavia aus wollen wir Buitenzorg mit seinem weltberühmten botanischen Garten einen Besuch abstatten. Der Schnellzug bringt uns in etwa einer Stunde dahin. Laubbäume mit reichverästelter Krone und dichtem Blätterschmuck, untermischt mit den breiten Blattbüscheln der Bananen und überragt von den schöngeformten Kugelkronen der schlanken Kokospalmen begleiten die Bahn zu beiden Seiten; die größte Üppigkeit der tropischen Pflanzenwelt überrascht den Neuling. Nach unserer Ankunft suchen wir gleich den botanischen Garten auf, diesen reichhaltigsten und wissenschaftlich einzigen Tropengarten mit seinen reichen Pflanzenschätzen, die in der Übersichtlichkeit und Schönheit ihrer Anordnung, in der Üppigkeit ihres Gedeihens den Besucher immer aufs neue in Staunen und Bewunderung versetzen. Die wundervolle Allee von riesigen Kanariumbäumen, in der jeder Stamm eine andere Kletterpflanze trägt, die ausgedehnten Palmenalleen, die großartigen Bambusgebüsche, die artenreiche Farnabteilung, das Lianenviertel, die Orchideensammlung, ausgedehnte Teiche mit wunderbaren Wasserpflanzen, umgeben von ungeheuren, schattenspendenden Fikusbäumen und hundert andere Dinge vereinigen sich hier zu einem gewaltigen Tropenpark, der an Schönheit seinesgleichen sucht, an wissenschaftlicher Bedeutung von keinem anderen Garten der Welt erreicht wird.

Da Java von mehreren Eisenbahnlinien durchschnitten wird, ist es leicht möglich, in verhältnismäßig kurzer Zeit einen großen Teil der Insel kennen zu lernen. Den Reisenden fesseln sowohl die angebauten Landschaften, als auch die Urwälder, die sich im Innern mit seltener Pracht ausbreiten. Ausgedehnte Flächen sind mit Reis bebaut, andere mit Tee, namentlich an Bergabhängen, weshalb man diese Teepflanzungen am ehesten mit unseren Weingärten vergleichen könnte — ein einförmiges Landschaftsbild. Eine hervorragende Stelle nehmen dann auch die Kaffeepflanzungen ein. Der Kaffeebaum gedeiht am besten an den Abhängen der vulkanischen Bergkegel und die Pflanzungen steigen oft bis über 1000 m hinauf. Die pyramidenförmigen,

Digitized by Google

übermannshohen Bäumchen mit ihrem dunkelgrünen, glänzenden Laube sind wie die Teesträucher in gleichen Abständen zu geraden Reihen angeordnet. Geringere Bedeutung für Java hat der Kakaobaum, der besonders an windgeschützten Bergabhängen gedeiht. In anderen Teilen der Insel werden auch noch das Zuckerrohr und Indigo gepflanzt.

Doch wir müssen Abschied nehmen, wenn wir noch ein kleines Stück Sumatras kennen lernen wollen, das von den Holländern auch schon zum großen Teile kultiviert wurde.

Auf einem holländischen Schiffe gelangen wir nach längerer Fahrt nach Benkulen an der Westküste der Insel. Die Stadt, der ein eigentlicher Hafen fehlt, ist sehr weitläufig angelegt und macht mit ihren großen Plätzen und schönen Alleen, dem Fort und dem vornehmen Wohnhause des Residenten einen großartigen Eindruck. Die Europäer, kaum 30 Familien, wohnen in freundlichen Villen, die hinter Bäumen und Gebüsch gelegen sind.

Früh morgens dampft unser „Holländer“ wieder ab und wir fahren ziemlich nahe der Westküste Sumatras nordwärts. Die aufgehende Sonne beleuchtet ein herrliches Landschaftsbild. Im Vordergrunde ragen grünbewaldete Felseneilande senkrecht aus den tiefblauen Wellen des indischen Ozeans auf. Hinter schmalen Meeresarmen steigt die wechselvolle Steilküste in Bergzügen empor. Kettenweise lagern sich die schöngeformten Höhenzüge hintereinander, nach rückwärts immer höher ansteigend bis in die blaue Ferne, wo einzelne gewaltige Gipfel den Gesichtskreis begrenzen. Über alles breitet die üppigste Tropenvegetation ihr sattes Grün. Der Strand trägt Kokospalmen, die Felseninseln, die Bergketten und die Höhen in der Ferne sind mit Urwalddickicht bedeckt. Über das Ganze wölbt sich der lichtblaue Himmel. Wir laufen endlich in den Emmahafen ein, der durch eine Eisenbahn mit Padang verbunden ist. Diese Eisenbahnfahrt ist großartig schön. Die nächste Umgebung des Eisenbahndammes ist wildester Urwald, der in eine Gebirgsschlucht gebettet ist, durch die der Aneiflu ß dahinbraust.

Die Stadt Padang liegt auf einer Hochfläche, die ringsum von hohen Bergen eingeschlossen wird, von denen der noch tätige Vulkan Merapi 3000 m Höhe hat. Sie besteht größtenteils aus Malaienhäusern, die sich um den großen, mit Markthallen besetzten Passar zusammendrängen. Auch hier sind die Europäerwohnungen villenartig angelegt. Nach längerer, stürmischer Fahrt landen wir in Olehleh, dem Hafen der Landschaft Atjeh am Nordende Sumatras. Das Land ist flach, vielfach sumpfig, mit Haff- und Lagunenbildung. Wir begeben uns auf einer gutgehaltenen Landstraße nach dem etwa 4 km entfernten Kota Radja, in der manche Denkmäler von der ehemaligen Macht und Größe der jetzt vertriebenen malaischen Fürsten und von der früheren Bedeutung des Ortes als Residenz des Königs zeugen. Die Stadt breitet sich zu beiden Seiten des Atjehflusses aus. Einen malerischen Ausblick hat man von der neuen Brücke, die den Verkehr zwischen beiden Stadtteilen vermittelt. An den beiden Ufern liegen Pfahlbauhütten der Eingeborenen im Schatten der Baumkronen. Geradeaus über dem Wasser des Stromes erhebt sich in einem besonderen Stadtteil die neue Moschee, ein schönes Gebäude, das mit seinen weißen Säulen und Gesimsen und mit seiner Kuppel über die Baumkronen der Umgebung emporragt.

Digitized by Google

Seit einigen Jahren schon führt von Kota Radja aus etwa 40 km weit ins Innere eine Eisenbahn nach Selimun, die für dieses von den Holländern erst eroberte Land auch große strategische Bedeutung besitzt. Unser Schiff legt noch an drei Punkten Atjehs an, um schließlich zur Insel Penang mit der Hauptstadt Georgetown zu steuern, an der Malakka zugekehrten Ostküste. Hier können wir nämlich ein deutsches Schiff erreichen, das uns nach Medan an der Nordostküste Sumatras bringt (mit Zuhilfenahme der Eisenbahn von Belaman an). Medan ist eine ziemlich große Stadt, der Sitz des Sultans von Deli, des holländischen Residenten von Sumatra-Ostküste. Ihre Bedeutung hat sie erst am Ende des 19. Jahrhunderts erlangt, hauptsächlich durch eine Pflanzergesellschaft, die ohne Zutun der holländischen Regierung das Land erschloß, Wege und Brücken baute, Eisenbahnen anlegte und in das schwach bevölkerte Land Tausende ausländischer, namentlich chinesischer Arbeiter einführte. Die Haupterwerbsquelle bildet der Tabakbau. Das Land, das von den Pflanzergesellschaften für den Tabakbau benutzt wird, ist Eigentum des Sultans von Deli, der es auf 100 Jahre verpachtete. Die Zahl der Pflanzungen nimmt immer mehr zu.

Auf unserer Rückfahrt nach Batavia besuchen wir noch Palembang, das malaiische Venedig. Denn auch hier liegen die öffentlichen Gebäude auf einer inselartigen Erhebung, deren Fläche über dem Hochwasserspiegel gelegen ist. Die eigentliche Stadt aber ist auf Pfählen im Sumpfe erbaut. Die Häuser der Eingeborenen kehren ihre Vorderseite dem Wasser zu, sie liegen dichtgedrängt zu beiden Seiten des breiten Musistromes, an den Kanälen und Flußarmen, die das niedere Sumpfland durchziehen. Zum Verkehre zur Zeit des niederen Wasserstandes dienen einzelne Straßenzüge, die die Kanäle auf Brücken überschreiten. Die Stadt vermittelte den Verkehr des Binnenlandes mit dem Meere schon seit Jahrhunderten, bevor noch die Europäer einen Teil des Handels an sich rissen. Durch das Stromgebiet zieht sich nämlich von Ost nach West mit vielen Krümmungen eine alte Handelsstraße der Eingeborenen hin, die von Markt zu Markt bis an die östlichen Vorberge des Barisangebirges hinansteigt und nach dem uns schon bekannten Benkulen am indischen Ozean führt.

In Batavia, das wir nun zum zweitenmale besuchen, warten wir die günstige Gelegenheit ab, um uns mit einem deutschen Dampfer durch den ganzen indischen Ozean ins mittelländische Meer bringen zu lassen. Bei dem regen Verkehre, der jetzt zwischen Deutschland und Ostasien herrscht, brauchen wir nicht lange zu warten.

V. Im indischen Ozean und roten Meere.[1])

Nach unseren verschiedenen Kreuz- und Querfahrten bietet uns jetzt die Seereise nach Port Saïd eine wahre Erholung. Auf den prachtvoll eingerichteten Schiffen des „Norddeutschen Lloyd“ ist eine derartige Fahrt durch den weiten Ozean ein wahrer Genuß. Küche und Keller bieten das Beste, was man sich denken kann, Badezimmer, Salons, Bibliothek, das Deck zum

[1]) Giesenhagen, a. a. O. — Dr. Albert Daiber: Eine Australien- und Südseefahrt. Leipzig, B. G. Teubner 1902. — Otto Wachs: Arabiens Gegenwart und Zukunft. Berlin, S. Mittler 1902.

Digitized by Google

Spazierengehen, die Schiffskapelle, die ihre heiteren Weisen zum besten gibt, auserlesene gebildete Gesellschaft ermöglichen uns ein wahres Schlaraffenleben. Dazu die herrliche, großartige Schönheit des erhabenen Ozeans, mit dem wunderlichen Treiben der Delphine, fliegenden Fische u. s. w. Das Schönste aber auf dem weiten Meere sind die Abende. Den Sonnenuntergang zu beschreiben, ist nahezu unmöglich. Im Augenblicke, da sich die riesige, glühende Sonnenscheibe zum Untergange anschickt, scheint sie sich auf dem Wasser plötzlich anzusaugen; die Scheibe bekommt einen Stiel, wobei sie ihre runde Form nach oben zu scheinbar einbüßt und die Gestalt eines riesigen Hutpilzes annimmt. Ein wunderbares Schauspiel! Und welche Farbentöne entwickeln sich erst nach dem Sonnenuntergange! Da ist das ganze Farbenspektrum mit vorherrschendem Rot-Orange-Gelb vorhanden. Welcher Glanz des übrigen tiefblauen Himmels und des Meeres, das wie Perlmutter schimmert, während die Innenflächen der Wogen wie flüssiges Gold glänzen. Nach und nach gehen die Farben in ein tiefes Purpur über — die Nacht tritt ein. Bald erblicken wir das seit Alexander v. Humboldt so oft beschriebene und verherrlichte Kreuz des Südens und uns ganz unbekannte Sternbilder. Eigentümlich schön, orangegolden ist in den Tropen der Mond. Da steigt er empor aus den Fluten des Meeres und bald wirft sein Licht in den Wellen goldene, prachtvolle Reflexe. Die Nacht ist hier nicht dunkel, sondern nahezu durchsichtig, tiefblau. Die Wärme aber scheint einem wahren Glutofen zu entstammen. Die mit Wasserdunst gesättigte Tropennacht überzieht alles mit Feuchtigkeit, alles dampft und wir mit. Anders gestaltet sich das Schauspiel bei etwas bewegter See. Alles ist Schaum und Gischt. Wie Berge wälzen sich die weißgekrönten Wogen gegen das hochaufbäumende Schiff heran. Ab und zu spritzen die Wassermassen hoch empor und schlagen über Bord hinauf, jeden Unvorsichtigen ohne Gnade bis auf die Haut durchnässend. In der Nacht gewinnt diese Erscheinung noch größeren Reiz. Gespenstisch leuchtend, in unsicheren Umrissen schleicht es in dem Getöse aus dem nächtlichen Dunkel heran, unaufhaltsam, ohne Aufhören, um im Lichtkreise der elektrischen Deckbeleuchtung aufwallend zu zerstieben.

Nach langer ununterbrochener Fahrt laufen wir endlich im Hafen von Colombo, der Hauptstadt Ceylons, ein. Das Bild der Stadt mit ihrer tropischen Umgebung ist prachtvoll: so weit das Auge reicht, wogen im Morgenwinde ganze Waldungen von Kokospalmen, die sich bis dicht ans Meer heranziehen, an dessen niederen, flachen Küsten sich die meisten Kämme der grauen anstürmenden Wogen zerstäubend brechen. Colombo selbst, eine weit ausgedehnte Stadt mit 127.000 Bewohnern, ist nur in der Nähe des Hafens dichter gebaut, hier befinden sich auch die wichtigsten öffentlichen Gebäude. Elektrische Straßenbahnen durchziehen die Stadt, die in einen europäischen und einen indischen Teil zerfällt. Die Wohnhäuser der Europäer sind vornehme Landhäuser, vom sattesten Grün und herrlicher Blumenpracht umgeben. Doch beträgt die Zahl der (meist englischen) Europäer kaum 5000, während die übrige Bevölkerung aus buddhistischen Singhalesen, Hindu, Tamilen und mohammedanischen Indo-Arabern besteht. Einen besonderen Reiz gewährt das Leben und Treiben der Singhalesen an ihren Wohnplätzen, das an Buntheit um so mehr gewinnt, als es sich in einer

Digitized by Google

gewissen ursprünglichen Unschuld größtenteils öffentlich abspielt. Ihre Hütten sind aus Bambus und Palmstämmen erbaut und werden von Palmenwipfeln aller Arten überragt. Auffallend ist die große Schwatzhaftigkeit der Eingeborenen.

Doch wir dürfen uns nicht zu lange aufhalten, wir müssen zum Schiffe zurück, das wir nach dieser kurzen Unterbrechung sechs Tage lang nicht mehr verlassen können. Die Fahrt führt an der Malabarküste und den Lakkadinen vorüber. Es sind Korallenbildungen, etwa 14.000, die man in eine Anzahl von Gruppen trennt und die zum Teile bloß aus Riffen bestehen. Von hier wird die Kaurimuschel bezogen, die im hinterindischen Archipel noch heute vielfach als Scheidemünze gebraucht wird. Leuchttürme warnen die Schiffe vor der Gefährlichkeit dieser Inseln. Nach fünftägiger Seefahrt kommen wir an der Insel Sokotra vorüber, einem langgezogenen Berglande, das auf der Nordseite Sanddünen aufweist, die manchmal in den Bergeinschnitten derart hoch hinaufreichen, daß der blendend weiße Sand von weitem aussieht wie ein von oben ins Meer laufender Gletscher. Die Bevölkerung ist etwa 12.000 Seelen stark und seit 1876[1]) den Engländern untertan. — Tags darauf gehen wir in Aden vor Anker. Bald sind wir von den kleinen Boten der Negerbuben umschwärmt, die mit Antilopenhörnern, Sägefischsägen und anderen Merkwürdigkeiten handeln, um Bakschisch (Trinkgeld) betteln oder ihre Taucherkünste zeigen. Diese Somalijungen sehen recht hübsch aus, ihre Haare sind bisweilen ganz blond, die Hautfarbe hellbraun, die Augen sanft, die Zähne blitzend weiß. Auch Araber und Juden kommen ans Schiff.

Der Golf von Aden hat seinen Namen von dem unter dem 45° ö. L. n. Gr. im Südwesten Arabiens gelegenen Orte, der nach Suez den nächsten Landungsplatz für die großen Seeschiffe bildet. Die strategische Bedeutung des Platzes erkannten schon die Römer und ließen 24 v. Chr. es nicht nur besetzen, sondern auch befestigen, woran die bis auf den heutigen Tag erhaltenen ehrwürdigen Trümmer, wie die Überbleibsel eines die Halbinsel gegen Norden abschließenden Walles mit einem in den Felsen gehauenen, breiten und tiefen Graben zeigen. Als im 10. Jahrhundert die Araber siegreich die Welt durchzogen, war Aden die berühmteste Hafenstadt in Jemen, und 1276, so erzählt der Venetianer Marco Polo, blühte hier eine reiche Handelsstadt mit 80.000 Bewohnern und 360 Moscheen. Seit 1839 ist es von den Engländern zu einer unbezwinglichen Seefestung, dem „Gibraltar des indischen Ozeans“ ausgebaut, der Standort einer zahlreichen Garnison, der wichtigste Platz auf der Fahrt nach Indien. Bekanntlich haben die Engländer heuer auch das Hinterland Jemen besetzt. Der Leuchtturm der englischen und stark befestigten Felseninsel Perim weist uns den Weg durch die Straße Bab el Mandeb. Die Fahrt durch das rote Meer ist wegen der fürchterlichen Hitze unangenehm, liegt es doch zwischen den heißesten Ländern der Erdoberfläche. Diese Hitze bezeichnet das Sprichwort: Pondichery ist ein warmes Bad, Aden ein Schmelzofen, Dschidda aber die Hölle. An der arabischen Küste sehen wir Mokka, früher ein wichtiger Handelsplatz, seit Eröffnung des Suezkanals zurückgegangen. Dann folgt Hodeida, die westliche Eingangspforte

[1]) Johnston: Geschichte der Kolonisation Afrikas durch fremde Rassen. Aus dem Englischen von Max von Halfern. Heidelberg, Wintersche Universitätsbuchhandlung, 1903.

Digitized by Google

zur Provinz Jemen, dem Arabia Felix der Römer. Der wichtigste Hafenplatz der Provinz Hedschas dagegen ist Dschidda, auf einer sandigen Ebene. Der Hafen ist auf schier wunderbare Weise durch drei parallellaufende Reihen von Korallenriffen geschützt. Dschidda ist die Hafenstadt Mekkas, der Metropole des Islams, wo alljährlich Hunderttausende von Gläubigen landen, um dem Gebote des Propheten gemäß in der Kaaba ihre Andacht zu verrichten. Bald erreichen wir Suez, nachdem wir das öde und wüste Felsenplateau der Sinaihalbinsel entlang gefahren sind. Die Geschichte des Suezkanals geht ins graue Altertum zurück. Schon der ägyptische König Sethos I. (1425 v. Chr.) begann den Bau eines Kanals zur Verbindung des Nils mit dem Meere. Dieses Werk wurde von Ramses II. vollendet. Dasselbe berichtet Herodot in seiner Geschichte (II. 158) von König Necho II., dessen Arbeit von Darius vollendet wurde. Der Portugiese Albuquerque plante die Ableitung des Nils in das rote Meer. Bonaparte ließ durch den Ingenieur Lepère Vermessungen auf dem Isthmus zum Bau eines Kanals vornehmen, in den Jahren 1820—40 war der Österreicher Negrelli in dieser Richtung tätig, bis es endlich dem Genie Lesseps', französischem Gelde und ägyptischem Schweiße gelang, das Werk zu vollenden, trotz der großen Schwierigkeiten, die die Engländer dem Unternehmen machten. Dieselben Engländer, die den Kanal durchaus nicht bauen lassen wollten, haben ihn aber als gute Geschäftsleute in ihre Hände gebracht, sobald sie seine Wichtigkeit und Ertragsfähigkeit erkannt hatten und heimsen jetzt seinen goldenen Ertrag mit vollen Händen ein. Die Fahrt durch den Kanal ist nicht ohne Abwechslung und Reiz. Nach Westen hin sieht man über die Sanddünen des Kanalufers hinweg den großen Mensaleh-See, dessen flaches Gewässer von zahlreichen Booten mit hochaufragenden Segeln und zahllosen Wasservögeln belebt wird. Gegen Osten erstreckt sich schier endlos die Ebene von Tineh, deren gelbbrauner Sand an manchen Stellen mit einer schimmernden Salzkruste bedeckt ist. Sandwirbel steigen wie Wolken empor, wolkenähnlich erblicken wir wohl auch die merkwürdigen Gebilde der Fata morgana. In scharfem Gegensatze zu der farbenarmen Umgebung des Kanals stehen die Stationsgebäude, die in großen Zwischenräumen auftauchen und von grünen Gärten umgeben sind. Es sind die Wohnungen der europäischen Aufsichtsbeamten. Streckenweise verläuft am Westufer die Eisenbahn von Ismailia nach Suez. Endlich kommen wir in Port Saïd, dem alten Pelusium an. Die Stadt ist ziemlich regelmäßig gebaut und besteht im Europäerviertel aus geraden Reihen stattlicher Häuser mit Veranden und Holzläden. Das Straßenleben zeigt echt morgenländisches Gepräge. Ernste bärtige Araber mit turbandecktem Haupte ziehen würdevoll gemessen ihres Weges. Braune Jungen mit Fez und Kaftan und einem Blechschild am Arm bieten ihre Dienste als Schuhputzer an. Ein ägyptischer Polizeimann fährt zu Rad an uns vorüber. Neben den barfüßigen Hafenarbeitern sitzen tiefverschleierte Mohammedanerinnen, Augenkranke und bettelnde Krüppel. Eine Straßenbahn, mit den merkwürdigsten Fahrgästen überfüllt, durcheilt die sonnige Straße. Der Kutscher ist barfuß, er trägt als Uniform einen leinernen Kaftan von zweifelhaftem Weiß und auf dem Haupte einen roten Fez (Abzeichen türkischer Untertanen, wie der Zopf bei den Chinesen die Abhängigkeit von den Mandschu bedeutet). Der Schaffner ist ebenso gekleidet. Auch

Digitized by Google

Droschken sind zu haben und Eseltreiber empfehlen ihre Reittiere. Halbwüchsige braune Burschen wollen sich als Führer aufdrängen und stellen uns allerlei Genüsse der zweifelhaftesten Art in Aussicht. Verkäufer bieten Fächer, Straußenfedern, Streichhölzer, Photographien, Ansichtspostkarten in englischer, deutscher, französischer, italienischer Sprache zu hohen Preisen an. Vor jeder der zahlreichen Gastwirtschaften verschwendet ein dunkelfarbiger Kerl die verlockendsten Redensarten, um uns zum Eintritte zu bewegen. – Doch wir eilen wieder in den Hafen zurück, wo ein von Triest angekommener Lloyddampfer liegt, der uns in einer zwölfstündigen Nachtfahrt nach Jaffa bringt. Hier betreten wir den Boden des heiligen Landes.

VI. Im Lande Jahvehs und Jesu.[1])

Der Eindruck, den wir von unserer Reise durch Nord- und Ostasien empfangen haben, muß in jeder Beziehung günstig genannt werden, überall Fortschritt und Vordringen europäischer Gesittung. Anders wird der Eindruck, sobald wir Gebiete des türkischen Reiches betreten. Dem Geschichtskenner krampft es das Herz zusammen, wenn er die einst blühenden und reichen Landschaften Vorderasiens heute betritt und auf Schritt und Tritt dem Verfalle begegnet, den die unselige Türkenherrschaft herbeigeführt hat. In der ganzen Geschichte gibt es kein Beispiel, daß die Herrschaft eines Volkes so unheilvolle Folgen für Jahrhunderte gehabt hätte wie die türkische. Die Abendländer haben ja in verhältnismäßig kurzer Zeit die Einfälle der Hunnen, Avaren und Magyaren verwunden: Vorderasien aber leidet noch immer entsetzlich unter der verrotteten, nichtswürdigen und den Anschauungen des 20. Jahrhunderts geradezu hohnsprechenden Paschawirtschaft der Türken. In trefflicher Weise äußerte sich schon vor Jahrzehnten der Negus Theodor von Abessinien dem Missionär Flad gegenüber[2]): „Was sind die Engländer, was sind die Franzosen, was sind die Deutschen und Russen, was sind sie für Heiden, daß sie die Türken noch in Jerusalem dulden, daß sie diese nicht schon längst ausgefegt haben? Ja, mit dem eisernen Besen ausgefegt. Hätte Europa ein so glühendes Interesse an der heiligsten Stadt, an dem göttlichen Jerusalem wie ich, dann wäre die Stadt schon längst eine rein christliche und kein Türke dürfte hinein. Man beleidigt das Andenken des Heilands, wenn man die Ungläubigen noch immer dort duldet. Ich sage eben, die europäischen Herrscher mögen höher in der Kultur stehen als ich, aber Christen sind sie nicht. Saget mir, ich sei ein Weib oder ein Mohammedaner, wenn ich, sobald ich die Machtmittel habe, nicht nach Jerusalem gehe und die Türken zerfetze und zermalme.“ Diese fromme Entrüstung ist vollauf gerechtfertigt, wie unsere weitere Reise dartun soll.

Jaffa, wo wir gelandet sind, ist allerdings trotz der Türkenherrschaft wegen der Nähe Jerusalems zu einem aufblühenden Handelsplatze herangewachsen, der jetzt schon über 12.000 Bewohner zählt. Hier besteigen wir wieder einen Eisenbahnzug, der uns auf schmalspuriger Bahn durch eine

[1]) Paul Rohrbach: Im Lande Jahvehs und Jesu. Wanderungen und Wandlungen vom Hermon bis zur Wüste Juda. Tübingen und Leipzig, I. C. B. Mohr, 1901.

[2]) Baron A. v. Falkenegg: Abessinien. Wissenswertes über Land und Leute der „afrikanischen Schweiz“. Berlin, Boll und Pickart, 1902.

Digitized by Google

traurige, überall von wirtschaftlichem Verfalle zeugende Landschaft zur heiligen Stadt bringt, deren Einwohner auf etwa 41.000 geschätzt werden. Jerusalem besteht aus der inneren ummauerten Stadt, in der fast nur Morgenländer hausen, und den überwiegend europäisch angelegten, meist von Franken und jüdischen Kolonisten bewohnten Vorstädten. Den Moslem gilt das Damaskustor auf der Nordseite, den Christen und namentlich den Fremden das Jaffator im Westen als Hauptzugang zur Stadt. Will man das Innere kurz charakterisieren, so geschieht das am einfachsten durch den Hinweis auf den neuerdings bekannt gewordenen Ausspruch, daß in diese Stadt seit Jahrtausenden Speise für viele Zehntausende von Menschen hineingekommen, aber nichts davon wieder herausgekommen ist. Der Unrat und der Schutt unzähliger Geschlechter bilden in ihrem Gemisch eine mächtige Decke, auf der die Häuser und die Menschen von heute stehen und leben. Zwei Punkte besucht jeder Fremde in Jerusalem: die heilige Grabeskirche und den Haram. Doch der Eindruck, den man von dem Treiben an und in der Grabeskirche bekommt, ist zum Teile widerwärtig. Bettler und Verkäufer von allerhand Kleinigkeiten für die Pilger sitzen an den Mauern umher oder laufen mit ihren Rosenkränzen, Bildern und Schnitzereien aus Perlmutter und Olivenholz dem Besucher nach. Die Bauwerke, die an drei Seiten den Platz umgeben, machen einen kümmerlichen, geflickten und ruinenhaften Eindruck. Gleich hinter der Kirchentür sitzen links auf einem erhöhten Podium in einer großen Mauernische die rauchenden, aber sonst sich würdig und schweigsam verhaltenden mohammedanischen Wächter. Das Amt besitzt schon lange eine Jerusalemer Familie erblich, sie hat auch die Schlüssel zur Kirche in Verwahrung. Es ist unmöglich, die Schlüssel den christlichen Bekenntnissen anzuvertrauen, die sich in den Besitz des Heiligtums teilen — Mord und Totschlag unter ihnen würden die Folge sein. Selbst die Zeit, in der die einzelnen Bekenntnisse vor den heiligen Stätten in der Kirche, wie dem Grabe Christi, dem Salbungssteine, der Kreuzauffindungsstelle u. s. w. ihren Gottesdienst abhalten dürfen, ist genau bestimmt, und nur zu oft muß leider der türkische Säbel eingreifen, um den Frieden besonders zwischen den morgenländischen Christen herzustellen. Mit einer gewissen Trauer im Herzen wenden wir uns daher ab und suchen den Haram auf. Dazu bedarf es einer besonderen Erlaubnis der türkischen Behörden. Erst seit fünfzig Jahren ist es Christen gestattet, diesen heiligen Platz zu betreten, auf dem gegen Ende des VI. Jahrhunderts ein Prachtbau errichtet wurde, der noch heute alles, was es in Jerusalem gibt, weit in den Schatten stellt. Der Haram ist der Platz, auf dem vor den Tagen Davids bis zur Zerstörung Jerusalems durch die Römer der große Altar und der Tempel Jahvehs gestanden sind: zuerst der Bau Salomos, dann das Heiligtum der Zeit nach der Verbannung und endlich der Tempel des Königs Herodes. Wir betreten den Haram von Westen her durch das Tor der Baumwollenhändler. Vor dem Betreten des Heiligtums müssen die Schuhe ausgezogen oder durch bereitstehende kultischreine Überschuhe überdeckt werden. Der Mohammedaner läßt seine Schuhe draußen stehen, sobald er eine Moschee oder einen geweihten Platz betritt. Die Moschee selbst ist ein merkwürdiges Beispiel von Verbindung byzantinischer und arabischer Baukunst. Das Innere macht einen großartigen Eindruck durch den doppelten Ring prächtiger Säulen und maje-

Digitized by Google

stätischer Pfeiler um den kreisförmigen innersten Raum herum, da die Säulenschäfte durchwegs aus verschiedenfarbigem edelstem Marmor sind. Diese Schönheit tritt aber noch zurück hinter den herrlichen Mosaiken der Wände und der beiden Mauerringe, die, von Bögen durchbrochen, auf den zwei Säulenkreisen ruhen. Der innere Ring bildet zugleich einen hohen Trommeluntersatz für die Kuppel. Würdig schließt sich daran die leuchtende Farbenpracht der bunten Fenster. Doch wenden wir uns ab davon, scheiden wir von der heiligen Stadt Jerusalem, die so gemischte Gefühle in uns erweckt, um Nazareth, der eigentlichen Stadt Jesu, einen Besuch abzustatten. Das Reisen im Inneren Palästinas ist bei den schlechten Straßen, dem Mangel an Unterkunft, der Schwierigkeit, Lebensmittel zu beschaffen, sehr schwer. Wir fahren also nach Jaffa zurück und besteigen dort wieder ein Schiff, das uns längs der Küste nach Akka bringt. Welche stolze Erinnerungen aus der Zeit der Kreuzzüge erweckt dieser jetzt gänzlich herabgekommene Hafenplatz! Mit größter Mühe finden wir äußerst notdürftige Unterkunft, verschaffen uns Pferde und Führer, um unter unsäglichen Anstrengungen und Entbehrungen den Ritt in das Innere zu unternehmen. Es dunkelt bereits stark, als wir den letzten Hügelrücken vor Nazareth erreichen und von der Höhe auf die vielen Lichter der Stadt herabsehen. Man erkennt noch gerade die Lage in einem länglichen Talkessel, der Ausgänge nach Osten und Westen hat und dessen nördliche Wand bedeutend höher ansteigt als die übrigen Seiten. Die heutige Stadt liegt fast ganz auf dem Grunde der Senkung, während sich die alte wahrscheinlich den Abhang nach Norden, vielleicht bis zum Gipfel hinaufgezogen hat, da im Lukasevangelium ausdrücklich von dem Berge die Rede ist, auf dem die Stadt gebaut war. Um zu dem deutschen Gasthause in Nazareth zu gelangen, muß man durch den ganzen Ort bis ans äußerste Westende reiten. Unterwegs kommen wir am Ain Mirjam, der Marienquelle, vorüber. Eine Menge Frauen holen Wasser und zanken laut. Es ist die einzige Quelle aus alter Zeit, die in dem Städtchen sprudelt; von ihrem Wasser haben Josef, Maria und Jesus getrunken; an ihr hat Maria Tag für Tag mit ihrem Krug gestanden. Die Bewohner Nazareths gelten alle als Hitzköpfe, die Frauen stehen im Rufe der Schönheit. Doch wir vermeiden den Verkehr soviel als möglich, um nicht die heilige Stimmung zu verlieren über dem widerwärtigen Gewerbe, das an jeder Straßenecke und in jedem Hofraume mit den aberwitzigsten Lügen über „Heiliges“ aus der Zeit Jesu getrieben wird. Es ist unglaublich, mit welcher Unverfrorenheit hier auf die Leute spekuliert wird, die nicht alle werden. Man zeigt die Verkündigungskapelle mit der Gabriels- und Mariensäule, wo der Engel Gabriel und Maria bei der Verkündigung der Geburt Jesu gestanden sind. Der Altar dahinter trägt die Inschrift: Verbum caro hic factum est. Außerdem gibt es den mit Marmor überkleideten Felsen zu sehen, auf dem bis zum 10. Mai 1291 das Haus Marias gestanden hat. An diesem Tage hätten es, nach der gewöhnlichen Überlieferung, Engel weggetragen, erst nach Dalmatien, dann nach Loretto bei Ankona. Man kann sich auch die Küche Marias, die Werkstätte Josefs, nebst Hobelspähnen von seiner Arbeit und den steinernen Tisch Christi zeigen lassen, an dem er mit seinen Jüngern vor und nach der Auferstehung gegessen hat. — Die Unterkunft im deutschen Gasthause ist gut. Gerade über ihm erhebt sich der Dschebel el

Digitized by Google

Sich, der höchste Berg in der unmittelbaren Nähe Nazareths. Es ist ein heißer Weg da hinauf in der brennenden Vormittagssonne. Wenn man oben ist, hat man einen schönen Ausblick auf die langgestreckte Stadt mit ihren vielen Türmen und Minareten; den Abhang bedecken meist Gartengrundstücke, von Kaktushecken und Mauern eingefaßt. Nach Norden und Nordwesten sieht man das Meer zwischen Akkon und Haifa, die Ruinen von Sepphoris, der alten Hauptstadt Galiläas, dahinter die mannigfaltigen Formen des obergaliläischen Hochlandes. Nach Süden erscheint die Landschaft nicht so mannigfaltig, aber eine Menge geschichtlich denkwürdiger Punkte sind sichtbar: Der Berg Tabor, Nain und Endor, Megiddo und das Feld der Deboraschlacht, der Karmel und das Tal des Kison. Wir scheiden auch von Nazareth mit sehr gemischten Gefühlen. Von einer inneren Befriedigung kann nicht die Rede sein. Wir mieten uns jetzt einen Wagen, ein ziemlich bedenkliches Gefährt, die Pferde noch bedenklicher und der Kutscher am allerbedenklichsten. Doch wir müssen unter allen Umständen vorwärts, um einen Hafen zu erreichen. Die Landschaft ist öde und kahl, die Sonne brennt entsetzlich hernieder — doch alles nimmt ein Ende: *θάλαττα, θάλαττα* rufen auch wir mit den Zehntausend Xenophons und schiffen uns auf einem bequemen Dampfer ein, um sobald als möglich, Mersina im alten Cilicien zu erreichen. Von hier aus steht uns noch eine anstrengende, aber außerordentlich lohnende Landreise bevor, wenn wir Asien ganz umwandern wollen.

VII. Über die cilicischen Pässe nach Armenien und Kaukasien.[1])

In Mersina gibt es zwei Hotels und einen großen Chan. Wir wählen diesen mit all seinen unverfälschten morgenländischen Eigentümlichkeiten, dem zweifelhaften Gemenge von Schmutz und Europasurrogaten. Wir besuchen dann die Ruinen von Pompeiopolis. Lange bevor wir sie erreichen, kommen wir an einer Menge antiker Trümmer vorüber und gelangen bald zur Säulenstraße. Es hat hier eine ungeheure Verwüstung stattgefunden, ganz Mersina und das gegenüberliegende Alesandretta sind aus den Quadern von Pompeiopolis erbaut. Die Säulenstraße ist noch immer großartig, wenn sie auch nicht von von einem besonders hoch entwickelten Kunstgeschmacke Zeugnis ablegt. An verschiedenen Punkten des alten Stadtgebietes erhebt sich der Schutt zu hohen Hügeln, in denen wohl Überreste von Tempeln und Palästen begraben sind. — Zur Fortsetzung der Reise über den Taurus benutzen wir einen Wagen, den wir nach einiger Mühe glücklich auftreiben. Mit diesem fahren wir über die berühmten cilicischen Pässe ins unwirtliche Innere. In den eigentlichen Pylen halten wir. Furchtbar zerklüftete Felswände steigen vom tiefen Grunde eines engen Spaltes, auf dessen Boden ein Wildwasser südwärts stürzt, auf beiden Seiten zu schwindelnder Höhe empor. Unten ist die Schlucht nur einige Meter breit und bietet von Natur neben dem Flusse überhaupt keinen Durchgang weiter, aber auf der rechten Seite ist vom Grunde des Gewässers auf eine Art Damm aus ungeheuren Steinblöcken in die Höhe getürmt und die so geschaffene Grundlage für den Weg hat man durch Sprengen des Gesteins in den Felsen hinein so weit verbreitert,

[1]) Paul Rohrbach: Vom Kaukasus zum Mittelmeer. Leipzig u. Berlin, B. G. Teubner, 1903.

Digitized by Google

daß ein Wagen hindurchfahren kann. Ein großer Teil dieses Straßenbaues ist alt, anderes erst in diesem Jahrhundert neu hergestellt. An der engsten Stelle ist die Straße ganz in die Felswand hineingehauen. Hier steht noch ein römischer Meilenstein von Manneshöhe, daneben mehrere verwitterte Denksteine mit ganz unleserlich gewordener, anscheinend griechischer Schrift. Hier liegt die heutige Straße noch genau an Stelle der alten; wie man heute an die Inschriften herantritt, so tat man es auch vor zweitausend Jahren, auf dasselbe Stück Boden haben buchstäblich die Füße aller Vorüberziehenden getreten, seit ein Weg hier überhaupt gebahnt ist. Was haben aber auch diese Felsen alles gesehen! Lange bevor Salomo den Tempel erbaute, drangen die Chattistämme hier aus Kleinasien nach Cilicien und Syrien vor, fünf Jahrhunderte später zogen die Assyrer nach Kleinasien, Cyrus der Jüngere, Alexander der Große, Cicero, Marcus Antonius, Julianus Apostata, Friedrich Barbarossa – sie alle sind diese Straße gezogen und haben sie zu einer weltgeschichtlich bedeutsamen gemacht. Wir verfolgen die Straße ins Innere weiter und bewundern die rauhe, aber doch einzig schöne Gebirgswelt und gelangen nach Bor, das Dana Xenophons, das Tyana der Römerzeit. Welche Fülle geschichtlicher Erinnerungen knüpft sich auch an diese Stelle! Nun wird unsere Fahrt etwas einförmiger: weit und breit eine öde, von Hügeln begrenzte Ebene, nur in der Ferne erblicken wir den gewaltigen Vulkan Erdjas, den Argäus der Alten, der mit seinen 3850 m Höhe die höchste Erhebung Kleinasiens darstellt. In der Nähe erreichen wir das alte Cäsarea. Die Stadt selbst hat innen eine Zitadelle mit hohen Mauern aus byzantinisch-arabischer Zeit. Weit draußen im Blachfeld stehen einige spärliche Ruinen von Kirchen aus der Zeit der Blüte des morgenländischen Christentums unter dem großen Kirchenlehrer und Metropoliten Basilius von Cäsarea, dem Zeitgenossen des Arius und Athanasius im 4. Jahrhunderte n. Chr. Damals soll die Stadt 400,000 Einwohner gehabt haben, mehr als zehnmal soviel wie heute. Nach dreitägiger Fahrt erreichen wir Siwas und kommen in die öde und unfruchtbare Gegend des oberen Kisil Irmak, des alten Halis, dann geht es weiter nach Malatia, das in den assyrischen Königsinschriften Milid, in der hellenistischen und römischen Zeit Melitene heißt. Nach mühseliger, anstrengender Fahrt erreichen wir Mesereh, die Zwillingsstadt des alten, hoch oben auf den Felsen thronenden Karkathiokerta, das heute Charput heißt. Mesereh liegt in Grün gebettet in einer weiten fruchtbaren Ebene und ist die Hauptstadt des Wilajets. Hier ist ein großes von Deutschen geleitetes Waisenhaus für armenische Kinder, die bei den Metzeleien der letzten Jahre ihre Ernährer verloren haben; der Leiter ist ein einstiger schwäbischer Volksschullehrer, der uns gastlich aufnimmt. An Mesereh geht die große Reichsstraße von Samsun am schwarzen Meere nach Bagdad vorüber: Samsun, Siwas, Malatia, Charput, Diarbekir sind ihre Hauptstationen. Doch die Fahrerei nimmt jetzt, da wir an den oberen Euphrat gelangen, ein Ende, jetzt heißt es Gäule mieten und reiten, auf der Reise lernt man alles. Die Landschaft wird immer großartiger, namentlich in der Nähe von Palu. Plötzlich stehen wir am Rande eines steilen Abgrundes und sehen in einen tiefen breiten Spalt hinab, von dessen Grunde das helle Band eines großen Flusses heraufblinkt, das ist die Schlucht des Euphrat. Aus ihrer Tiefe erhebt sich der mächtige Basaltfelsen — ein Turm.

Digitized by Google

von allen Seiten frei dastehend, mit senkrecht abstürzenden Wänden. Drüben bauen sich in der Ferne die großartigen Taurusketten prachtvoll auf. Die untergehende Sonne scheint voll in die tiefe Felsenkluft hinein und läßt das buntfarbige Gestein der Wände in mehreren Regenbogenfarben leuchten. Vom tiefen Grunde herauf glitzert der Euphrat, über den sich eine lange steinerne Brücke, auf schönen Spitzbogen ruhend, spannt. Vom Strome aufsteigend erfüllt die graue Häusermasse einer großen Stadt den Talboden und strebt am Fuße des steilen Abhangs aufwärts, doch sieht man zuerst nur einen Teil; die Fortsetzung birgt sich auf der anderen Seite des mächtigen dunkelbraunen Felsens. Wie die Stufen eines Amphitheaters für Giganten steigen die Ketten des Hochgebirges hart gegenüber auf. Die unterste erhebt sich vom Boden der Euphratschlucht bis zu einer unseren diesseitigen Talrand nur wenig überragenden Höhe; dann aber baut sich dahinter ein Riesenwall nach dem andern bis zur Alpenhöhe gen Himmel, so daß immer der Kamm des nächstfolgenden über dem vorderen sichtbar wird. Das ganze Gebirge starrt von schroffen Zacken, Graten und Klippen, in furchtbarer Steilheit türmen sich die Felswände übereinander, alles glüht, von den letzten vollen Sonnenstrahlen übergossen, in roten, violetten, blauen, purpurnen und braunen Tönen zum durchsichtigen blauen, im Westen ins Rosenfarbene übergehenden Himmel empor. Hieher gehörte ein wissenschaftlich gebildeter Geologe, denn in geographischer Beziehung ist dieses Gebiet noch so gut wie unerforscht.[1]) Die ungeheure Kluft mit den zahlreichen von allen Seiten in sie einmündenden, tief aus dem Innern der Taurusketten hervorkommenden Seitenschluchten bildet offenbar einen geologischen Aufschluß ersten Ranges. Der Weg weiter über Goiga und Zoka nach Tschewlik ist abscheulich, eine Steinwüste schlimmster Art, an dem selbst unsere Reittiere, an die Strapazen gewohnt, wiederholt zu Falle kommen. Am Kloster Surp Kargpet vorüber dringen wir dann in Innerarmenien ein. Der Boden ist erdig und von zahllosen Trockenheitsrissen durchsetzt; so tief man in die Spalte hineinsehen kann, ist es der fruchtbarste Ackerboden, aber nicht der zwanzigste Teil ist angebaut. Wir sind in einer der unbekanntesten Gegenden Vorderasiens, selbst auf den besten Karten ist der Lauf des Euphrat nur durch Punkte angedeutet. In der „Anabasis“ heißt es lakonisch nach dem Übergange über den Fluß: „— Hierauf marschierten sie drei Tagreisen weit durch öde Gegenden am Euphrat“. Wir nähern uns dann der großen Ebene von Musch, die sich in früheren Zeiten wahrscheinlich zum jetzigen Wansee fortgesetzt hat. Das Aufsteigen des Vulkans Nimrud Dagh und die aus ihm hervorgekommenen Lavamassen haben die früher zusammenhängende große Ebene in zwei Becken geteilt und der abgedämmte, größere östliche Teil ist im Laufe der Zeit mit Wasser gefüllt worden. Von der starken Bevölkerung und den vielen reichen Dörfern, in denen es sich die Griechen nach Xenophons Schilderung wohlergehen ließen, ist kaum noch ein Schatten vorhanden. Dunkel und trübe schleicht der Teleboas durch eine unangebaute Steppe; nur an den Rändern der Ebene, wo ein Seitental von Süden oder Norden her sich öffnet, sieht

[1]) Leider ist mir die ausgezeichnete Abhandlung von Dr. Franz Schaffer, Geologische Forschungsreisen im südöstlichen Kleinasien (Mitteilungen der k. k. geographischen Gesellschaft in Wien, Band 46, Nr. 1—4) zu spät bekannt geworden, um noch verwertet zu werden.

Digitized by Google

man in langen Abständen spärliche grüne Baumgruppen vereinzelte Dörfer bezeichnen. Dennoch ist der Boden von geradezu üppiger Fruchtbarkeit, wie der prachtvolle Weizen zeigt, der auf den Dreschtennen aufgeschüttet liegt. — Am Ostende des Sees von Wan steigt eine Hochebene 150—200 m an. Sie heißt Rahwa, von ihr fließt das Wasser nach drei verschiedenen Richtungen ab: zum See, zum Euphrat und zum Tigris. Von hier bis zum Wansee reiten wir durch eine völlige Einöde, die teils mit braunem und rotem Grase, teils mit Eichengestrüpp bewachsen ist, das eine ungeheure Menge von Galläpfeln trägt, dann geht es wieder aufwärts. Hat man die Höhe erreicht, so hat man einen wunderbaren Ausblick auf den See, das „Meer von Wan", wie die Armenier den majestätischen Wasserspiegel nennen, der den Genfersee siebenmal an Größe überragt. Mächtige Bergmassen umgeben ihn, alle überragend steigt am Westufer der Sipan-Dagh mit seinem breiten schneegekrönten Haupte empor. Hier sind wir im Herzen Armeniens, in der alten Landschaft Vaspurakan, der sagenhaften Heimat der Semiramis. Im Süden und Westen des Sees fällt das Gebirge schroff zum Wasserspiegel ab; auf der Nordseite und einem Teile des Ostufers bleiben Küstenebenen von mäßiger Ausdehnung zwischen den Bergen und der Uferlinie frei, auf denen die Ansiedlungen gelegen sind. Unser Ritt führt uns dann über den Gamespipaß zur Karawanenstraße, die von Erserum und Trapezunt nach Täbris geht, während Bajasid etwas nördlich abseits liegt. Eine ungeheure Menge Kameele zieht majestätisch an uns vorüber, eine echt orientalische Erscheinung. Die weite menschenleere Sumpfebene von Bajasid bietet ein Bild völliger Öde und wird von schroffen, kahlen Gebirgswänden abgeschlossen. Hier erblicken wir auch schon den hoch und frei emporragenden ungeheuren Schneegipfel des Ararat, von einzelnen grauen Wolken umzogen. Er heißt eigentlich Massis, doch wurde der Name der Landschaft Ararat auf ihn übertragen. Wir haben unterdessen das türkische Gebiet verlassen und durchreisen das russische Armenien. Wir statten dem einsamen Kloster Etschmiadsin einen Besuch ab, wo der Patriarch der armenischen Kirche seinen Sitz hat. Bis nach Eriwan hin ist die Araxesebene völlig flach und mit jungen Anschwemmungen bedeckt; sie bildet den Boden eines alten Seebeckens, das sich in der Vorzeit bis an die heutige Stromenge von Dschulfa erstreckte, wo sich der Araxes in einer engen und tiefen Kluft einen Weg durch gewaltige Basaltmauern hindurch genagt hat. Diese vulkanischen Massen bilden vor dem Stromdurchbruche einen mächtigen Querdamm, der die Wasser des Flußes bis weit hinter Eriwan aufstaut. Wir haben unterdessen die Reitpferde mit der Postkutsche vertauscht, die uns von Eriwan nach Akstafá bringt, wo die Eisenbahn nach Tiflis beginnt. Hier herrscht eine ungeheure Hitze. Den Hauptreiz der Stadt bildet der Bazar mit seinem bunten Treiben. Von Tiflis nach Wladikawkas geht die Straße über den Kaukasus durch eine großartig schöne Gebirgslandschaft, die von dem mächtigen Schneegipfel des Kasbek überragt wird. Die Großartigkeit und Schönheit des Weges steigert sich von Strecke zu Strecke. Wir erreichen endlich Wladikawkas, wo wir unsere asiatische Reise beendigen. In ununterbrochener Eisenbahnfahrt können wir jetzt der Heimat zueilen.

Digitized by Google

Digitized by Google

DATE DUE			

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004

Digitized by Google